

第 11 回

熊本県議会

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

平成29年 6月22日

開会中

場所 第 3 委 員 会 室

第11回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

平成29年6月22日(木曜日)

午前9時59分開議

午前11時53分閉会

本日の会議に付した事件

- 1 高速交通体系に関する件
- 2 熊本都市圏交通に関する件
- 3 付託調査事件の閉会中の継続審査について

出席委員(15人)

委員長 森 浩二
副委員長 高木健次
委員 前川收
委員 鎌田聰
委員 小早川宗弘
委員 田代国広
委員 早田順一
委員 浦田祐三子
委員 増永慎一郎
委員 前田憲秀
委員 濱田大造
委員 河津修司
委員 岩本浩治
委員 松村秀逸
委員 中村亮彦
欠席議員 委員 小杉直

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長 島崎征夫

交通政策・情報局長 藤井一恵

審議員兼

地域振興課課長補佐 鈴和幸

交通政策課長 内田清之

土木部

部長 手島健司

首席審議員兼

道路整備課長 上野晋也

道路保全課長 長井英治

都市計画課長 坂井秀一

審議員兼

鉄道高架推進室長 高橋慶彦

警察本部

交通部長 奥田隆久

交通規制課管理官 荒木健司

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 岩永千夏

政務調査課主幹 吉田晋

午前9時59分開議

森浩二委員長 おはようございます。

開会に先立ちまして御報告いたします。本日は、小杉委員が欠席であります。

それでは、ただいまから第11回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

ことし最初の委員会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

おはようございます。改めまして、委員長の森です。

3回目の委員長となりますけれども、委員会はなれていますけれども、勉強不足ですので、委員の皆様、また執行部の皆様、御指導、御鞭撻のほどよろしく賜って、この1年間、高速交通体系に関する件と熊本都市圏交通に関する件の2件を1年間やっていきたいと思います。

委員の先生方を初め、執行部の皆様の御協力をいただき、高木副委員長とともに、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えてありますので、どうぞよろしくお願ひしま

す。

副委員長からも、一言御挨拶をお願いしたいと思います。

高木健次副委員長 おはようございます。
副委員長の高木でございます。

今委員長からもございましたが、本委員会における2件の付託調査事件は、本県の社会基盤と経済の発展にかかる大変重要なテーマと認識いたしております。

この1年、円滑な委員会運営が行われますよう、森委員長を補佐し、精いっぱい努力してまいりたいと思いますので、委員各位並びに執行部の皆様方の御協力をよろしくお願ひ申し上げます。

森浩二委員長 続けて、今年度最初の委員会でございますので、執行部幹部職員の自己紹介をお願いします。

前列の方々については自席からの自己紹介とし、後列の審議員ほかについては、お手元にお配りしております職員名簿により紹介にかえさせていただきます。

それでは、順次お願ひします。

（企画振興部長、土木部長～交通規制課管理官の順に自己紹介）

森浩二委員長 1年間、このメンバーで審議を行いますので、よろしくお願ひいたします。

次に、執行部を代表し島崎企画振興部長から、挨拶及び概要説明をお願いします。

島崎企画振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表して御挨拶及び本委員会の付託案件の概要について御説明申し上げます。

森委員長、高木副委員長を初め委員の皆様方におかれましては、高速交通体系や熊本都市圏交通に関する諸問題について御審議いただきます。執行部といたしましても、一生懸

命取り組んでまいりますので、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

また、昨年4月に発生した熊本地震により、本県の重要な社会基盤である高速交通ネットワークにつきましても甚大な被害を受けました。

これまで、国、関係機関の御協力も得ながら復旧、復興を進めてまいりましたが、今後も創造的復興に向け最大限取り組んでまいりますので、何とぞお力添えをいただきますようお願い申し上げます。

それでは、本日御審議いただきます付託案件について、概要を説明させていただきます。

第1に、高速交通体系に関する件でございます。

まず、高規格幹線道路等の道路ネットワークの整備につきましては、熊本西環状線の花園工区約4キロメートルが、本年3月26日に供用開始いたしました。

次に、熊本地震により終日2車線規制を行っていた九州縦貫自動車道の益城熊本空港インターチェンジから松橋インターチェンジ間について、ゴールデンウイーク前の4月28日に4車線で復旧が完了いたしました。

また、九州縦貫自動車道の城南スマートインターチェンジについては、本年7月9日に開通が予定されております。

このように、幹線道路の整備も着実に進んであります。本年度も、整備が促進されるよう、引き続き要望活動などに積極的に取り組んでまいります。

次に、航空路線の利用促進についてですが、平成28年度の国内線、国際線を合計した旅客数は約298万人となり、熊本地震の影響により前年度から約25万人の減となりました。

その中で、国際線につきましては、昨年6月に運航を再開した台湾・高雄線に続き、本年4月には、ソウル線の定期便が新たな航空

会社により就航しております。

今後は、現在も運休中の香港線の早期再開に向けて、関係機関と連携を密にし、全力で取り組んでまいります。

また、阿蘇くまもと空港の創造的復興につきましては、去る6月6日、石井国土交通大臣に対し、平成30年度末までに運営権者を選定すること、平成31年度末までに国内線別棟ビルを完成することなどの要望を行い、大臣からは、要望に沿って進めてまいりたいとの御発言をいただいているところです。

本県としましても、民間から魅力的な提案が数多くなされるよう、本県の魅力やポテンシャルを県内外に発信していくとともに、国と協議をしっかりと進めてまいります。

第2に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセス改善の一環として、空港ライナーの本格運行やライナーの発着駅でもあるJR肥後大津駅の阿蘇くまもと空港駅の愛称化などに取り組みました。

また、JR鹿児島本線等連続立体交差事業につきましては、本年度末に、熊本駅部の鹿児島本線下り線約2キロメートル及び豊肥本線約1キロメートルの区間を、高架切りかえる予定にしております。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしましたが、詳しくは各課長から御説明申し上げます。御審議のほどよろしくお願ひいたします。

森浩二委員長 それでは、議題1、執行部から事業概要等の説明を受け、その後質疑を受けたいと思います。説明につきましては、簡潔にお願いします。

では、執行部から説明をお願いします。

上野道路整備課長 道路整備課でございます。よろしくお願ひいたします。

申しわけございませんが、着座にて説明を

させていただきます。

お手元の本委員会の資料につきましては、全体で63ページとなっておりますので、資料の特筆すべき項目にはアンダーラインを引いてあります。主な事項について説明をさせていただきます。

それでは、資料の1ページをお願いいたします。

、高速交通体系に関する件です。

1の高規格幹線道路等の整備について、まず(1)高規格幹線道路の整備について御説明いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページ下側の体系図にありますように、2つに区分され、1つは、左側の高速道路株式会社及び国土交通省により整備される国土開発幹線自動車道であり、熊本県内では、完成済みの九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線がございます。もう一つは、右側の国土交通省により整備される一般国道自動車専用道路であり、熊本県内では南九州西回り自動車道がございます。

これらの県内での供用延長は、右下に記載してありますとおり、約173キロメートルで、供用率は約75%でございます。

2ページをお願いいたします。

高規格幹線道路の整備手順を示しております。

3ページをお願いいたします。

これは国が行う直轄事業の流れをあらわしております。

まず初めに、新規で事業を着手する場合は、計画段階評価という事業評価が行われます。

計画段階評価とは、下の表の一番上の段にありますように、公共事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図るために、政策目標を明確化した上で、複数案の比較、評価などの事業評価を行うもので、平成24年度か

ら本格導入された制度でございます。

その後に、必要な環境影響評価等の手続や新規事業採択時評価を行い、事業実施という流れになります。

4ページをお願いいたします。

昭和53年以降の経過について、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心に、一覧表で示しております。

次に、6ページをお願いいたします。

まず、九州縦貫自動車道ですが、概要の欄ですが、県内延長は134.8キロメートルで、既に4車線で全線供用されております。

次に、現状の欄をごらんください。

九州縦貫自動車道は、熊本地震で益城町を中心に大きな被害を受けましたが、ことし4月28日に、益城熊本インターから松橋インター間は4車線に復旧いたしました。

2つ目の丸、宇城氷川スマートインターにつきましては、県内初のスマートインターとして、平成26年3月に供用開始されております。

3つ目の丸、北熊本スマートインターチェンジにつきましては、平成23年度から事業化されておりますが、事業主体の熊本市は、用地取得の難航により、事業期間を平成30年度まで3年間延伸されております。現在、用地買収や埋蔵文化財調査を進め、あわせてNEXCO西日本は工事の公告をされております。

4つ目の丸、城南スマートインターにつきましても、平成24年度から事業化されておりますが、事業主体の熊本市は、事業期間を今月まで1年3ヶ月延伸されており、工事はほぼ完了していると聞いております。

5つ目の丸の人吉球磨スマートインターにつきましては、平成26年度から事業化されており、事業主体の人吉市は、専従のスマートインターチェンジ整備室を設置し、錦町から職員を1名派遣してもらい、計4名の体制をとっておられます。現在、用地は100%取得

済みで、平成31年度の完成に向け、工事を推進されております。

7ページをお願いいたします。

今後の取り組みの欄をごらんください。

城南スマートインターチェンジにつきましては、来月9日に供用開始予定であります。

8ページをお願いいたします。

次に、九州中央自動車道です。

概要の欄ですが、嘉島町から延岡市までの約95キロメートルのうち、県内延長は約44キロメートルです。嘉島ジャンクションから料金所までの約0.9キロメートルは、西日本高速道路が整備を行い、また、料金所から山都までの区間は、新直轄方式により国が整備中であります。

次に、現状の欄をごらんください。

1つ目の丸の嘉島から山都までの約23キロメートルのうち、嘉島ジャンクションから小池高山インターまでの約1.8キロメートルは、平成26年3月に供用開始されております。また、小池高山インターから矢部インターにつきましては、国が整備を進め、追加インター3カ所につきましては、国、県、御船町、山都町で連携を図りながら進めているところです。

2つ目の丸の山都から県境までの約21キロメートルにつきましては、蘇陽から高千穂間において、事業化に向けた計画段階評価が進められております。

今後の取り組みの欄ですが、小池高山インターから北中島インター間につきましては、平成30年度供用に向け予算の確保等を、北中島インターから矢部インター間につきましては、沿線自治体とともに、用地買収等に対し可能な限り積極的支援を行い、早期の開通見通しの公表を国に求めてまいります。

また、矢部から蘇陽間につきましては、計画段階評価の早期着手を、蘇陽から高千穂間につきましては、現在行われている計画段階評価の早期完了を国に求めてまいります。

9ページをお願いいたします。

次に、南九州西回り自動車道です。

概要の欄ですが、一般国道の自動車専用道路で、八代市から鹿児島市までの約140キロメートルの区間のうち県内延長は約50キロメートルで、八代ジャンクションから日奈久インター間は合併施行方式で整備され、日奈久インターから南側は国で整備が進められております。

現状の欄をごらんください。

県内の整備状況ですが、3つ目の丸、芦北出水道路の芦北インターから津奈木インターまでが昨年2月27日に供用開始されましたので、これまでに36.5キロメートルの区間が暫定2車線で供用されております。現在は津奈木インターから県境までが整備中です。

今後の取り組みですが、津奈木インターから水俣インターにつきまして、平成30年度の開通見通しが公表されています。鹿児島県や沿線自治体等と連携を図りながら、一日も早い開通を国に求めてまいります。

10ページをお願いいたします。

続きまして、(2)地域高規格道路の整備です。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって地域の連携、交流を促進する自動車専用道路、もしくはそれと同程度の規格を有し、おおむね時速60キロメートル以上で走ることができる道路でございます。全ての道は熊本に通じるという考え方の実現に向か、地域高規格道路の整備を進めているところです。

11ページをお願いいたします。

地域高規格道路の整備手順を示しております。

12ページをお願いいたします。

事業の流れと経過を記載しております。

事業の流れにつきましては、国が事業主体の場合は、3ページの高規格幹線道路と同じ流れになります。

経過の表の一番下ですが、中九州横断道路

の竹田・阿蘇間において、ことしの3月30日に第1回の計画段階評価手続に入りました。

次に、13ページをお願いいたします。

路線別の内訳について御説明いたします。まず、中九州横断道路です。

概要の欄ですが、熊本市と大分市を結ぶ延長約120キロメートルの地域高規格道路で、県内延長は約53キロメートルとなっております。熊本と大分を結び、交流・連携機能を持つ九州の循環型高速ネットワークの一部を形成し、本県の拠点性を高める上で重要な幹線道路でございます。

現状の欄をごらんください。

1つ目の丸の熊本市から大津町間につきましては、今月7日の中九州横断道路の整備促進大会において、年内に環境影響評価手続における方法書を作成し、公告、縦覧することを国から示されました。

2つ目の丸、阿蘇大津道路ですが、平成12年度に一旦事業に着手されましたが、平成22年度から事業が休止されております。

3つ目の丸の滝室坂道路につきましては、現在、調査設計、用地買収が行われてあり、今年度からトンネル工事に着手することが示されております。

4つ目の丸の阿蘇から竹田間につきましては、先ほど申し上げました計画段階評価手続に入りました。

今後の取り組みとしまして、熊本市から大津町間の早期事業着手、滝室坂道路の早期開通、阿蘇から竹田間の計画段階評価の早期完了を国に強く求めてまいります。

次に、14ページをお願いいたします。

熊本環状道路でございます。

概要の欄ですが、本道路は、熊本西環状、熊本環状連絡道路、植木バイパス、熊本北バイパス、熊本東バイパスで構成される約33キロメートルの道路です。なお、熊本西環状線と熊本環状連絡道路は、平成24年度から、熊本市の政令市移行に伴い、県から熊本市に事

業主体を引き継いでおります。

現状の欄をごらんください。

1つ目の丸の熊本西環状線ですが、花園工区は、ことし3月26日に供用開始され、池上工区は、用地買収、工事を促進中であります。

3つ目の丸の国道3号植木バイパスですが、3工区の熊本北バイパスから玉名植木線間について、用地買収、埋蔵文化財調査を促進中であります。

4つ目の丸、国道3号北バイパスについてですが、平成27年3月に四方寄町から須屋間の1.8キロメートルが暫定2車線で開通しており、引き続き、国は、この区間の4車線化に向け事業を進められております。

15ページをお願いいたします。

今後の取り組みといいたしましては、各事業主体に対し、整備促進を求めてまいります。

続きまして、16ページをお願いいたします。

熊本天草幹線道路です。

概要の欄ですが、熊本天草幹線道路は、熊本市から天草市を結ぶ約70キロメートルの地域高規格道路で、熊本市から宇城市三角町までの国施行区間約32キロメートルと三角町から天草市港町までの県施行区間約38キロメートルに分かれてあります。

次に、現状の欄をごらんください。

1つ目の丸、熊本市から三角町までの国施行区間につきましては、熊本宇土道路及び宇土道路の区間を、用地買収と工事が進められております。

2つ目の丸、三角町から天草市までの県施行区間のうち大矢野バイパスにつきましては、工事を推進しております。本渡道路につきましては、本年度は、橋梁の設計、用地買収を推進し、工事着手を予定しております。

今後の取り組みといいたしまして、国の施行区間につきましては、事業の促進を求めていくとともに、県施行区間につきましては、大

矢野バイパスの本年度完成に向け、事業執行に努めてまいります。

続きまして、17ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路(一期)です。

有明海沿岸道路(一期)は、有明海・八代海沿岸地域の交流、連携の促進を目的とした循環型のネットワーク形成を図り、熊本市と佐賀市を最短で結ぶ重要な道路です。

現状の欄をごらんください。

大牟田市から長洲町につきましては、平成26年7月に事業化に向けた計画段階評価が終了し、平成27年4月には都市計画決定を行ったところです。

今後の取り組みといいたしましては、全線の地域高規格道路としての位置づけの明確化と国直轄による整備を国に求めてまいるとともに、大牟田市から長洲町の新規事業着手を求めてまいります。

次に、表の下の参考をごらんください。

1つ目の丸ですが、平成27年2月に、現在開通している大牟田市の三池港インターの入り口付近で、冠水が発生した場合の通行機能を確保するため、有明海沿岸道路の三池港インター連絡路として荒尾市方面へ2.7キロメートル延ばし、新たに整備することが国から示されました。本年度は、設計、用地買収を促進されております。

このことは、有明海沿岸道路(一期)の着手に向け、大きな進展につながるものであると捉え、さらに、長洲町、それから熊本市までと、国直轄による全線整備に向けて、引き続き強く訴えてまいります。

2つ目の丸ですが、昨年2月に、有明海沿岸の熊本県、福岡県及び佐賀県の各県議会の議員により、有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議が設立されました。今後の有明海沿岸道路(一期)の着手に向けて、大きな力をいただいたと思っております。

18ページをお願いいたします。

最後に、(3)の建設促進活動でございます。

18ページ以降につきましては、九州中央自動車道、南九州西回り自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路（期）について、昨年度に実施したものと本年度に予定されている要望活動を記載しております。

23ページをお願いいたします。

中九州横断道路につきましては、本年度、最初の大会と要望を行いましたので、御報告をさせていただきます。

6月7日に、東京で、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州・地域高規格道路推進熊本県側期成会の合同による建設促進大会を開催いたしました。知事、議長、県選出国会議員、議員連盟の皆様、沿線の首長様に多数御出席をいただき、盛会に開催することができました。早朝にもかかわらず御出席いただき、厚く御礼を申し上げます。

国交省からは、増田官房審議官を初め、幹部の皆様に御出席をいただき、意見交換の場では、国から環境影響評価手続を進めていくということも示され、大変実りある大会になったと思っております。

最後に、25ページをごらんください。

平成27年、28年度の道路整備によるストック効果のPR活動の紹介です。

今年度も、ストック効果を広く県民にお知らせするために、積極的にPR活動を行ってまいりたいと思います。

これから、来年度予算の概算要望に向けて、全国的に活動が活発になってまいります。本県といたしましても、昨年同様、委員の皆様のお力をおりいたしまして、チーム熊本として各路線の早期整備に向けて精力的に活動してまいりますので、御支援をよろしくお願いいたします。

道路整備課は以上でございます。よろしく

お願いいいたします。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

申しわけございませんが、着座のまま御説明をさせていただきますことをお許しいただきたいと思います。

資料の27ページをお願いいたします。

2、航空路線の利用促進について御説明を申し上げます。

(1)阿蘇くまもと空港の旅客数でございます。

平成28年度の国内線旅客数は、平成27年度に比べ約21万5,000人減の295万人、国際線旅客数は約3万6,000人減の3万5,000人となり、ともに前年度を下回りました。合計した旅客数も、約25万2,000人減の298万人となりました。

これは、昨年4月に発生いたしました熊本地震による航空機の減便に加え、熊本城や阿蘇などの観光地が被災し、観光客が減少したことなどによるものと思われます。

以下の表でございますが、棒グラフは、旅客数の過去10年間の推移でございます。

過去10年間を見てみると、一旦旅客数が落ち込んだものの、平成24年度以降、増加傾向にあり、27年度は、国内線、国際線とともに過去最高を記録いたしました。昨年度は、熊本地震の影響により落ち込んでおります。

28ページをお願いいたします。

国内線の振興についてでございます。

現状でございますが、阿蘇くまもと空港では、現在、毎日7路線38便が就航しております。熊本地震の際には、本震がありました4月16日から3日間、全面閉鎖となりましたが、その後、一部再開を経て、6月2日から全ての便の運航が再開されたところでございます。

各路線の動きでございますが、昨年度の旅客数は、熊本地震の影響により多くの路線で

前年度を下回っております。個別に申し上げますと、東京線では、前年度比96.7%、大阪線では82%、名古屋線で90.2%、沖縄線で80.9%となっております。沖縄線は、やはり観光需要が中心となっているため、地震の影響を特に受けているというふうに分析しております。

ただし、昨年の夏場以降は、東京線、大阪線、名古屋線などの路線は、復興に伴いますビジネス需要等によりまして旅客数は回復傾向にございます。

29ページでございますけれども、参考2の表は、現在の阿蘇くまもと空港の定期便の就航状況を記載しております。

30ページをお聞きいただきたいと思います。

参考3、阿蘇くまもと空港の就航路線(国内線)の推移を示してございます。

表の一番右でございますけれども、平成29年度において、国内線の就航便の増減はございません。

31ページでございます。

参考4といたしまして、平成28年度の阿蘇くまもと空港の国内路線別の旅客数の実績を記載しております。

32ページをお願いいたします。

今後の取り組みについてでございますが、今後も引き続き各航空会社と連携を図りながら、路線の維持、振興に取り組みますとともに、既存路線の増便や新規路線の誘致活動に取り組んでまいります。

次に、(2)国際線の振興についてでございます。

現状でございますが、昨年4月の熊本地震によりまして、一時的にソウル線、高雄線、香港線、3路線ともそれぞれ運休を決定いたしました。そのうちソウル線につきましては、ことしの4月から週4便の定期便が就航し、同月にチャーター便も週2便就航している状況でございます。また、台湾・高雄線に

つきましては、昨年6月に運航が再開しております。香港線につきましては、現状はまだ再開の見通しが立っていない状況でございます。

個別に見てみると、ソウル線につきましては、平成15年9月の開設から熊本地震前までに延べ40万人を超える利用があり、地震前の平成27年度の利用数は3万4,000人を超えておりました。しかしながら、地震の影響により運休となりまして、昨年度の定期便利用者数は、4月の1,300人にとどまっています。

その後、ソウルの大手旅行社の企画により、ことしの1月から3月まで、阿蘇くまもと空港とソウルの仁川空港間の国際チャーター便、これは週2便、連続16往復のインバウンドチャーターでございましたが、これが運航されまして、利用率は93.7%と、非常に好調でございました。

また、本年2月に知事のトップセールスを行いまして、チャーター便を企画、運航しましたソウルの大手旅行社及びティーウェイ航空、さらにアシアナ航空の子会社で日本地方路線を順次引き継いでありますエアソウル社に対しまして、定期便運航の要望を行ってまいりました。

次に、33ページをお願いいたします。

その結果でございますけれども、ティーウェイ航空は、ことしの4月28日から、週4便、月、水、金、日の定期便を就航していただきました。また、エアソウルは、4月から10月まで、国際チャーター便の運航を、具体的には週2便、木曜、日曜でございますが、熊本県内のゴルフトークを中心としまして、連続60往復のインバウンドチャーターを運航していただいているところでございます。

台湾線でございますが、台湾・高雄線につきましては、平成27年10月に定期チャーター便に続く形で定期便の運航が始まりました。

熊本地震では、一時的に運休となりましたものの、地震後の観光地や道路等の正確な情報を探査するチャイナエアラインや高雄市政府、高雄旅行社等に映像、例えばDVD等で提供するとともに、台湾マスコミや旅行社などを招聘した熊本視察ツアー等、熊本へ誘客するプロモーション活動などを緊急対策として講じました結果、昨年6月3日から、いち早く定期便の運航が再開されたところでございます。

ことしの5月26日には、くまモン等のキャラクター、これは高雄市のガオションションという熊と、それから台湾観光局のオーションという、熊が3匹共通したキャラクターでございますけれども、これを並べたキャラクターをデザインしました特別塗装機「三熊友達号」というものの運航が開始されたところでございます。

今後、くまモン人気を活用しまして、台湾を初め、アジア地域からのさらなる利用者増が期待されるところでございます。

香港線につきましては、次の34ページでございますけれども、大手旅行社の送客協力のもと、平成27年12月に定期便が就航いたしました。しかしながら、熊本地震により運休となりまして、現在も運休が継続している状況でございます。

昨年度は、本特別委員会の管外視察として、香港航空及び香港大手旅行社EGLツアーズのほうに対しまして、路線再開に向けた要望活動を行っていただきました。

また、本年1月には、南九州3県議会観光振興議員連盟によります香港訪問におきましても、同様に要望活動を行っていただきました。それぞれ先方からは前向きな回答をいただいたところでございます。

また、定期便の早期再開に向けまして、こどし3月には、香港航空に知事がトップセールスを実施いたしました。同社からは、定期便再開に向けた手続を現在進めているという回答を得ております。しかしながら、現時点

においては、明確な運航再開の時期の見通しは立っていない状況でございます。

そのほかの新規路線につきましては、平成27年に、中国・福建省から熊本へのチャーター便、平成28年度には、フィリピンとの双方向のチャーター便が運航されているところでございます。

35ページでございますけれども、阿蘇くまもと空港の国際線旅客数の推移でございます。

緑の線が定期便、点線がチャーター便の旅客数でございまして、青線がそれらを合計したものでございます。平成28年度は、合計3万4,000人の旅客数となっております。

36ページをお願いいたします。

平成28年度台湾・高雄線の月別の利用状況でございます。

平成28年度の台湾・高雄線につきましては、表の一番右の欄でございますが、前年度比98.2%、利用率が67.8%となっております。

ちなみに、29年度の状況でございますけれども、4月があよそ80%の搭乗率、5月は、日本のやっぱり宿泊施設が若干高く設定されているということで少し落ち込んでおりまして73%、6月は、また回復をいたしまして、80%以上の非常に好調な状況を続けているところでございます。

37ページ、今後の取り組みでございます。

まず、全般的なことでございますけれども、現在、熊本地震により香港線の1路線が運休しておりますが、熊本の復興のためにも、早期の路線再開に向け、関係機関とも連携し、あらゆる対策を講じて取り組んでまいります。

また、個別の取り組みでございますけれども、ソウル線では、ティーウェイ航空につきましては、誘客に向けたPR支援、定期便利用者向けの助成制度を活用したアウトバウンド支援などの取り組みを通じ、利用促進と路

線定着を図ってまいります。

エアソウルのチャーター便につきましては、これを契機に、さらに韓国の観光客を熊本に誘致し、定期便の再開につなげてまいります。

台湾線では、ことし5月に就航しましたくまモン等の先ほどの「三熊友達号」、この特別塗装機の運航開始を起爆剤といたしまして、アジア各地での人気が高まっているくまモン人気を活用し、台湾を初めアジア地域からのさらなる旅客増を図ってまいります。

次に、38ページでございますが、香港線では、引き続き、観光地や道路等の正確な情報提供や熊本視察ツアーなど、熊本へ誘客するプロモーション活動などを精力的に実施してまいりまして、香港大手旅行社等が熊本への旅行商品を販売しやすい環境を整備するとともに、引き続き航空会社や大手旅行会社などの運航再開に向けた協議を継続してまいります。

そのほか、新規路線につきましても、引き続き各航空会社と協議を進めてまいりますとともに、インバウンドのチャーター便も働きかけてまいります。

39ページをお願いいたします。

航空物流機能の強化、現状についてございます。

貨物取扱量は、ここ数年減少傾向でございまして、平成28年度は、対前年度で約400トンの減少となりました。これは、使用機材の小型化や荷主側の生産・配送拠点の移転等、複数の要因によるものと思われます。

熊本地震の影響に関しましては、4月、5月の貨物取扱量は減少しておりますものの、6月以降は前年度並みに回復傾向となっております。

今後の取り組みでございますけれども、今後は、熊本地震からの復興に向けて、航空貨物に対します県内事業者のニーズを把握し、それに合ったダイヤ、機材の提供を航空会社

のほうに提案、働きかけてまいりたいと思います。

40ページをお開きいただきたいと思います。

阿蘇くまもと空港の施設整備及び活性化に関する取り組み等について御報告をいたします。

まず、現状、施設整備等について御説明申し上げます。

まず、国が管理いたします滑走路などの基本施設につきましては、熊本地震による被害は非常に軽微でございまして、運用にも支障がなかったため、地震直後から搜索、救難、災害派遣、人命救助等を目的とする航空機、ヘリコプターの受け入れ拠点として運用が行われました。

特に、阿蘇くまもと空港が広域防災拠点として対応できるよう、自衛隊輸送機が複数機駐機可能なエプロン、駐機場でございますが、これが平成27年3月に完成しております。今回の熊本地震におきましては、全国の県警ヘリの活動拠点としてこれが活用されました。発災直後の救助活動等に寄与したところでございます。

また、基本施設の整備等につきましては、国土交通省において、昨年度、エプロン、駐機場拡張のための調査、設計などが実施されまして、本年度の予算として、9番スポットに一番東側でございますけれども、工事費が計上されたところでございます。

また、国内線ターミナルビルの被害状況といたしましては、一部天井の落下 これは熊本地震による被害状況でございますが、一部天井の落下、それから、建物を支える軸体の損傷、これは阿蘇くまもと空港が昭和46年度に第1期工事が行われております。それ以降、5期にわたる増築が行われております。特に、この増築部分がひどうございました。壁や床の破損など、多くの箇所が損傷いたしました。

空港ビルディングのほうで応急復旧をなされましたところ、ことし1月末にこの復旧工事が完了し、2月末には3階のレストランがオープンいたしまして、全ての店舗の営業は再開されたところでございます。

それから、空港環境整備協会が管理します駐車場につきましては、拡張工事が実施されておりまして、昨年4月20日から、駐車等の可能台数が266台増加し、合計1,482台となっております。あわせて、入場後30分までの駐車料金が無料化されております。

また、県、益城町において、空港南側、県道堂園小森線側からの新しいアクセス道路を整備し、昨年3月末に供用開始がされているところでございます。

参考1は、阿蘇くまもと空港施設の概要でございます。

41ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の空港直轄事業の概要でございます。

今年度は、用地造成やエプロン増設工事等が実施されますが、平成29年度の国の事業費は8億8,000万円余でございまして、県は4分の1、2億4,600万円余を負担しているところでございます。

次に、42ページをお願いいたします。

阿蘇くまもと空港の創造的復興についてでございます。

阿蘇くまもと空港を熊本地震からの創造的復興のシンボルとして、十分な耐震性能を有する国内線と国際線が一体となったターミナルビルを新たに建設することが必要と判断し、その実現に向け、昨年12月定例県議会におきまして、民間が持つ専門性、ノウハウ、資金を最大限活用するため、空港運営を民間に委託するコンセッション方式の導入を目指すことを知事が表明しました。

国土交通省におかれては、本年4月から、コンセッション方式の導入に向けて、滑走路、それから、空港ビル、駐車場などの資産

調査、デューデリジェンスと申しますけれども、この資産調査や建てかえ期間中に使用します国内線別棟ビルの設計に着手をされたところでございまして、精力的に推進をいただいているところでございます。

本県といたしましては、去る6月6日、阿蘇くまもと空港の創造的復興への確かな道筋をつけるため、石井国土交通大臣に以下の点で知事が要望を行いました。1点目が、新ターミナルビルの建設を担います新しい運営権者の平成30年度までの選定、もう一点が、国内線別棟ビルの平成31年度までの完成でございます。

これに対し、石井国土交通大臣からは、熊本県の要望に沿って進めてまいりたいとの御発言をいただいたところでございます。

次に、空港周辺の環境についてでございます。

周辺市町村及び住民代表との意見交換の場として、平成17年度に阿蘇くまもと空港周辺環境整備協議会を県のほうで設置いたしまして、航空機の騒音監視体制の強化・充実、意見交換等を行ってきたところでございます。

それから、阿蘇くまもと空港のPRでございますけれども、42ページの一番下のアンダーラインにありますように、昨年8月には、被災した熊本を応援するため、韓国、台湾、熊本の子供たちによる国際交流キッズダンスが開催されまして、国際文化交流を行うとともに、熊本 ソウル線と熊本 高雄線のPRなどを行いました。

昨年10月には、昭和60年度の開港からの累計の旅客数が1億人を突破いたしまして、阿蘇くまもと空港利用者利便向上協議会、これは国土交通省が事務局になっておりますけれども、ここの主催でことしの2月26日に記念セレモニーが行われたところでございます。

また、同協議会におきましては、ことし4月に、国内線ターミナルビル前の降車場におきまして、マナーアップキャンペーン、これ

は降車場における不適切な駐車が相次いでいるということもございまして、マナーアップキャンペーンを実施し、効果を上げたところでございます。

参考3の資料につきましては、一般財団法人空港環境整備協会の環境対策事業の交付状況を示しております。

次の44ページでございます。

これは、空港周辺地域における航空機騒音監視体制をまとめております。

アンダーラインの大津町役場に設置してございました観測機器につきましては、熊本地震の影響によりまして、ことし6月に同町内の子育て検診センターに移設しております。

続きまして、45ページをごらんいただきたいと思います。

今後の取り組みでございます。

阿蘇くまもと空港の創造的復興につきましては、国土交通省において、6月末にも阿蘇くまもと空港におけるコンセッション方式の大まかな枠組み、国としての基本的な考え方を示します基本スキーム案が公表される予定でございます。あわせて、民間の阿蘇くまもと空港に対する投資の意向調査、マーケットサウンディングと申しますが、この民間投資意向調査が開始される予定でございます。

県としましては、今後、この国から示されます基本スキーム案を検討し、しっかり本県の意向を伝えてまいりますとともに、コンセッション方式の導入に当たり、民間から魅力的な提案が数多くなされるよう、本県の魅力、それから空港のポテンシャルなどを県内外に発信していくながら、熊本の中長期的な発展に資する空港となる枠組みづくりに向けて、国と協議を進めてまいります。

ここで、一番末尾についております資料をごらんいただきたいと思います。A4判表裏のカラー物でございますけれども、まず、阿蘇くまもと空港の創造的復興について、別添資料というものをごらんいただきたいと思い

ます。

これは、阿蘇くまもと空港の創造的復興について、ターミナルビルの建てかえを含みますコンセッション手続の今後のスケジュール等について御説明差し上げるものでございます。

先ほど申し上げましたが、今月6日に、蒲島知事から石井国土交通大臣に対しまして、コンセッション手続の加速化を要望いたしました。大臣からは、要望に沿って進めていきたいとの発言をいただいたところでございますけれども、中身のほうを御説明申し上げたいと思います。

このスケジュールにつきましては、全て現時点での想定であることを御理解賜りたいと思います。

まず、上段から御説明申し上げます。

現国内線ビルでございますが、これはラグビーワールドカップや女子ハンドボール世界選手権大会が本県で開催されます平成31年度まで運用し、翌32年度から撤去工事に入る流れとなります。

それから、新ターミナルビル建設中の代替ビルになりますけれども、国内線別棟ビルでございますが、現国内線ビルの運用が終了する平成31年度末まで、国において整備、完成をしていただき、その後、新たな運営権者による運用が開始されることとなります。

続いて、コンセッションの手續でございますけれども、今月末にも募集要項の素案となります基本スキーム案が実施主体の国から公表される予定でございまして、同時に民間投資意向調査が始まる見込みでございます。

この意向調査を踏まえまして、今年度末までには実施方針とそれから募集要項が調整、公表され、平成30年度に審査が行われ、1年後には新たな運営権者の選定まで進むものと想定しているところでございます。

新ターミナルビルにつきましては、平成31年度中に新たな運営権者による設計が開始さ

れ、現国内線ビルの撤去後に建設工事に入る想定しております。

新ターミナルビルの完成、それから運用の期日につきましては、これは新しい運営権者の設計、それから施工次第ということもあります。現在では未定でございます。

続きまして、裏面のほうをごらんいただきたいと思います。

これは現在の阿蘇くまもと空港を上空から見た写真でございまして、まず黄色の点線の囲み部分でございます。つまり、現国内線ビルの敷地に、新たな運営権者による新ビル建設が予定されております。

それから、右の赤い点線の囲みが、国内線別棟ビル予定地と書いておりますけれども、ここが国による国内線別棟ビルの建設予定地となっております。

それから、それよりちょっと上のほうの紫の点線部分でございますけれども、これは国による、先ほど申し上げました、エプロンの拡張工事予定箇所でございます。

この資料につきましての説明は以上でございます。

引き続き、阿蘇くまもと空港が熊本の中長期的な発展に資する空港となりますよう、国と積極的に調整を行ってまいります。

資料、またお戻りをいただきまして、46ページをお願いいたしたいと思います。

ここは少し変わりまして、九州新幹線の運行状況でございます。

まず、(1)の列車本数につきましてでございます。

熊本駅停車は、昨年のダイヤより2本増便されまして合計123本、熊本 博多間と熊本

新大阪間は、片道約1時間当たり3~4本程度の運行となっております。ほかの駅の状況は、表のとおりでございます。

(2)でございますけれども、九州新幹線の利用状況でございますが、開業6年となる平成28年度の熊本 博多間の利用客数は963万

人となり、熊本地震により対前年度比4%減の利用状況となりました。

高速交通体系については以上でございます。

坂井都市計画課長 都市計画課でございます。着座にて説明させていただきますことをお許し願います。

47ページをごらん願います。

熊本都市圏交通に関する件、1、熊本都市圏交通の現状について御説明いたします。

熊本都市圏は、熊本市と周辺市町村との結びつきが高いことから、熊本都市圏全体の交通の状況を把握し、対策を講じる必要があります。

そのため、平成24年度に、熊本市を初めとする5市6町1村の約12万世帯を対象として、第4回目となるパーソントリップ調査を実施し、現状分析を行いました。

まず、(1)利用交通手段の状況ですが、左下のグラフの紫色で示すとおり、第4回調査の自動車交通への依存度が約64.4%と高くなっている反面、グリーンや赤色で示す公共交通の割合は5.9%と減少している状況です。

特に、バス利用者は、右側のグラフの青線で示していますが、この30年間で約7割減少しています。このため、公共交通の利用促進を図っていくことが必要となっています。

次に、48ページをお願いいたします。

(2)熊本都市圏の渋滞の状況ですが、左下の図は、平成24年度の朝ピーク時における渋滞箇所をあらわしています。また、右下の図は、平成47年に推定される渋滞箇所等です。これらをあらわしております。これらのことから、主要幹線道路における渋滞対策を今後とも進めていく必要がございます。

次に、49ページをごらん願います。

高齢化社会における新たな状況変化といたしまして、左下のグラフに示すとおり、高齢者の移動回数が増加しております。

今後とも、高齢化の進展に伴い、増加していくことが予想されます。そして、その移動手段としては自動車の利用が多いことから、右のグラフに示すとおり、事故総件数は年々減少しているにもかかわらず、高齢者による事故の割合は増加傾向にあります。高齢者の安全、安心な移動手段の確保を、今後とも進めていくことが必要となっております。

次に、50ページをお願いします。

2、熊本都市圏交通施策の主な取り組みについて御説明いたします。

まず、(1)都市交通マスタープランの概要についてですが、高齢社会における新たな変化を踏まえ、望ましい都市交通体系を提示し、おおむね20年後の実現を目指すハード面及びソフト面の各種交通施策を、都市交通マスタープランとして平成28年3月に策定いたしました。

将来交通計画の対応方針といたしましては、これまでのように全ての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を見直し、住民意識の転換や関係市町村の連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利便性と効率性を兼ね備えた交通体系の構築を図ってまいります。

次に、51ページをお願いいたします。

交通ネットワークの将来像といたしましては、多核連携型の都市圏構造の形成を支援するため、地域間の交通需要に的確に対応するとともに、地域間連携を支える放射8方向の基幹公共交通軸や2環状11放射道路網の形成を目指していきます。

次に、52ページをお願いいたします。

アクションプランの策定についてですが、都市交通マスタープランで提示した将来像を実現するため、各種交通施策の整備手法等を検討した上で、具体的に取り組んでいくための実行計画となるアクションプランの策定に現在取り組んでいるところでございます。

都市計画課は以上でございます。よろしくお願いいたします。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

熊本都市圏に関する件といたしまして、53ページをお願いいたします。

都市圏公共交通ネットワークの整備についてでございますけれども、阿蘇くまもと空港へのアクセス改善につきまして、現在、空港リムジンバスの定時性、速達性の確保や利便性向上、それから、JR豊肥線を活用した空港ライナーの運行等を行っております。

空港リムジンバスの利便性向上につきましては、現在、空港リムジンバスは、航空機ダイヤに対応し、1日38往復しております。定時性を向上させるため、公共車両優先システム、これを活用しているところでございます。

次に、豊肥線を活用した空港ライナーの運行及びJR肥後大津駅の愛称化の件でございます。

阿蘇くまもと空港のアクセス改善、拠点性向上を目的に、平成23年10月から、JR肥後大津駅と空港間で空港ライナーの試験運行を実施してまいりました。

これまでの利用実績及び官民共同による運行体制も整ったことから、本年4月1日に本格運行へ移行したところでございます。

これまでの延べ利用者数は約39万人となり、表の一番右の欄にありますとおり、平成28年度は、熊本地震の影響により、平成27年度に比べ利用者数は若干減少はいたしましたものの、7月以降は、目標でございます1日平均200人以上を毎月達成したところでございます。確実に回復傾向にございます。

それから、54ページをお願いいたします。

この空港ライナーの発着駅でございますJR肥後大津駅に、本年3月4日から阿蘇くまもと空港駅という愛称をつけ、記念式典が実

施されたところでございます。

このほか、スマートエアポートの展開といたしまして、阿蘇くまもと空港や肥後大津駅に、電子掲示板、デジタルサイネージ等を活用した交通情報、観光情報等の発信等の取り組みを行っているところでございます。

また、都市圏のバス路線網の再編につきましては、事業者や行政、市民等で構成されている熊本市の公共交通協議会にも本県も委員として参画し、検討を行っているところでございます。

55ページをごらんいただきたいと思います。

今後の取り組みでございますが、昨年12月末に策定いたしました大空港構想ネクストステージに基づきまして、空港利用者のさらなる利便性向上を図るため、空港へのアクセス改善検討に取り組んでまいります。

特に、引き続き空港リムジンバスの定時性と速達性向上に向けた検討等も行ってまいりますし、空港ライナーの空港アクセスとしての利便性向上、阿蘇くまもと空港駅愛称化の周知、広報による利用者の増と利便性の高いバス路線再編等に向けて、引き続き取り組みの支援を行ってまいりたいと思います。

それから、公共交通機関の利用促進策につきましては、一部これは都市計画課も所管する施策もございますが、連携しながらまとめて御説明を申し上げたいと思います。

(1)のノーマイカー通勤運動の強化では、各交通事業者と連携しながら、バス、電車利用のPRなど、公共交通機関の利用促進に取り組んでまいります。

乗り継ぎ円滑化でございますが、これは56ページをごらんいただきたいと思いますけれども、まずICカードにつきましては、平成27年4月に、県内のバスや電鉄電車に熊本地域振興ICカード、通称くまモンのICカードと申し上げておりますが、これが導入されまして、8月には、同カードが市電において

も利用可能となりました。

また、全国相互利用型カードが県内のバスや電鉄電車等で利用できるシステム、これは片利用機能でございますけれども、これが昨年3月に導入をされまして、乗り継ぎの円滑化がさらに図られたところでございます。

3番目のパークアンドライドにつきましては、熊本都市圏の10カ所、黒石駅等でございますけれども、10カ所でパークアンドライドが実施されております。

平成29年5月末現在、駐車可能台数493台で供用中であり、コンビニエンスストア等でのポスター掲示などによる周知、広報などを行っております。

また、実施箇所の拡大を図るため、JR豊肥本線沿線の駐車場をピックアップいたしまして可能性を検討するとともに、現在実施中の箇所に対しましては、利用可能台数の追加を要望しているところでございます。

今後の取り組みといたしまして、公共交通機関の利用促進につきましては、関係機関の取り組み支援や情報発信等を引き続き行ってまいります。

以上でございます。よろしくお願ひいたします。

高橋鉄道高架推進室長 鉄道高架推進室です。着座にて御説明させていただきますことをお許しください。

58ページをごらんください。

交通結節点改善、熊本駅周辺整備についてでございます。

熊本駅周辺で整備を進めておりますJR鹿児島本線等連続立体交差事業について御説明いたします。

概要の中ほどをごらんいただきたいと思います。

事業区間は、鹿児島本線が約6キロ、豊肥本線が約1キロでございます。

次に、現状といたしましては、平成27年3

月に、鹿児島本線上り線全線約6キロと下り線の北側の約4キロの高架の切りかえを完了しております。

これによりまして、13カ所の踏切の解消が図られております。現在、残りの熊本駅部下り線約2キロと豊肥本線約1キロの区間の高架橋工事を進めております。

今後の取り組みでございますが、平成29年度末に、熊本駅部区間の高架切りかえを終えまして、平成30年度末には、新しい熊本駅舎を完成させ、連立事業の完了を予定しております。

59ページにつきましては、工事の状況や今後の取り組みについて図にしておりますので、御参照いただければと思います。

鉄道高架推進室の説明は以上です。よろしくお願ひいたします。

上野道路整備課長 道路整備課でございます。

60ページをお願いいたします。

(3)交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏におきましては、国道3号や国道57号東バイパスなど、幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の主な原因となっております。そのため、熊本都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備や、それに接続する都市内道路網の整備が必要となっております。

現状の欄をごらんください。

(1)の骨格幹線道路網の整備につきましては、先ほど御説明いたしました道路の中で、熊本都市圏内を通過する道路について、再掲をさせていただいております。

次に、62ページをお願いいたします。

今後の取り組みの欄でございますが、(1)の骨格幹線道路網につきましては、今後も熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国、県、

市町村で連携を図りながら整備を促進してまいります。

道路整備課は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

荒木交通規制課管理官 県警察交通規制課でございます。着座のままの説明をお許し願います。

続きまして、61ページ(2)の信号機の運用改善等について御説明をいたします。

県警察としましては、道路の新設、改良や交通流の変化に合わせまして、渋滞緩和と通過交通の安全性を確保するため、信号機の改良や運用改善に努めているところです。

また、路線バスや路面電車の進行方向の信号機を優先的に制御する公共交通優先システムを導入し、公共交通のよりスムーズな運行も図っております。

このほか、必要な交通情報板や旅行時間計測端末装置の整備を推進し、交通の円滑化を図っているところです。

今後の取り組みといたしまして、資料の62ページをお願いいたします。

(2)の信号機の運用改善等につきましては、交通流の変化に対して迅速に対応するため、交通流監視カメラや車両感知器等により交通状況を的確に把握した上で、交通情報板等を活用した交通情報の提供、右折矢印の追加などの信号機改良や、大規模イベント開催時、朝夕の交通量が増加する時間帯など、時期、時間帯に応じた最適な信号制御となるよう、弾力的な信号機の運用及び改善に努めてまいります。

次に、新交通管理システムの整備についてです。

資料の63ページをお願いいたします。

新交通管理システムとは、ドライバーに対して必要な情報をリアルタイムに提供することにより交通流を積極的に管理していくシステムで、高度交通管制システムを中心に運営

しているものです。

そのシステムのサブシステムといたしまして、交通情報提供システム、公共車両優先システムなどがあり、その整備、充実を図っているところです。

(1)の交通情報提供システムにつきましては、交通情報板等による交通情報提供に加えまして、個々のドライバーに、交通情報や旅行時間情報など、必要な交通情報をカーナビ等を通じて提供しているシステムで、平成12年4月から運用を行っております。

(2)の公共車両優先システムは、先ほど信号機の運用改善等で少し触れましたが、公共車両の定時性の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を促すというシステムです。

これは、光ビーコンと言います路線バスや路面電車の通過を感知することのできる機器で、バスや電車の通過情報を収集いたしまして、進行方向の信号機を優先制御するというもので、県警察では、路線バスと路面電車に導入しております。

そのうちの路線バス優先システムは、平成14年から3カ年をかけて、主要地方道熊本高森線、国道3号など、3区間14.5キロメートルを整備し、路線バスの円滑な運行を図っているところです。

次に、路面電車優先システムについては、平成23年に、熊本駅前電停と辛島町電停間、上熊本駅電停と辛島町電停間の2区間で運用を開始し、路面電車の定時性を確保しているところです。

今後の取り組みとしましては、交通情報提供システムの整備、拡充を図り、きめ細かな交通情報を運転者に提供することによって交通流の自律的な分散を促すなど、今後も安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

県警察交通規制課からは以上でございます。

森浩二委員長 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。

何かありませんか。

前川收委員 まず、6ページの九州縦貫自動車道のスマートインターの件なんですけれども、先ほど御説明をいただきました丸の3つ目、北熊本スマートインター・チェンジについては、1回、御説明のとおり、工事期間内に終了せずに延長のお願いがあって、そして平成30年度には完成させますということで、現在取り組みがあつてあるということですが、用地買収率はどのくらい行っているか、どの程度用地買収は終わっているか。もう30年はあつという間ですからね。しかも、1回延ばして、できなかったやつを延ばしてもらったと。もっと延ばしたらどうですかと言われたのを、いや、ここで大丈夫ですと、何か熊本市が言ったといううわさを私は聞いたことがあるんですけども、果たしてきちんとできるのかどうかということについて1つ聞きたいというふうに思っています。

それから、城南スマートインター・チェンジについては、もう大丈夫だろうというふうに思ってますが、北熊本スマートインターの進捗状況について、ぜひ教えてください。

それともう1つ、この50ページの熊本都市圏交通施策の主な取り組み状況というので、各課にわたって熊本都市圏交通マスター・プランというのをしっかりとつくっていただきながら、将来の渋滞緩和等々に向けた、社会情勢の変化に応じた交通体系をつくるということで、大変ありがたいと思っています。

ただ、P D C Aサイクルを回していくという話の中で、もともとあった計画に2環状11放射ですか、とか、昔は放射8方向とかですね、いろいろ何か今まで聞いたことのある話が、今はどうなっているのかわからないのが1つと、それと、そもそも既に県道も、熊本

市が政令市に移行した後は、熊本市が整備しなきゃならない状況になっていて、この都市圏交通の特に車の部分というのは、まあバスも公共路線もほとんどもう熊本市なんですけれども、県と熊本市の位置関係、例えば県が多少周りの市町村の関係もあるから音頭を取ったにしても、事業主体は誰ですかという話になると、必ず熊本市にならざるを得ない。だって、施行するのは熊本市なんですからね。その辺の位置関係は今どうなっているのか、教えてください。2点です。

上野道路整備課長 道路整備課でございます。

まず、1点目の北熊本スマートインターチェンジの進捗状況につきましては、委員お話しされましたように、3年間延長させていただいているということがございまして、毎月、国、県、市、NEXCO西日本による連絡調整会議を行い、その進捗状況について確認をしてきているところでございます。

その中のお話によりますと、用地買収率は現在8割を超えているという、優秀な状況でございます。

昨年、想定外の地震がありまして、少しその期間おくれた区間もございましたが、今は、30年度完成に向けて、それぞれの各事業主体が懸命に取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

坂井都市計画課長 都市計画課でございます。

これまでのアクションプログラム等、もう既に策定されておりますプログラムがござりますけれども、今回の調査によって出てきました結果に基づいた必要な道路等がいろいろございます。昔の計画と今回新たに提示します道路網等について、整合を一応図りまして、重なっている部分は継承していくことに

していきたいと思っております。また、合致しなくてちょっとずれている部分があれば、そこはちょっと見直していきたいなと思っております。

それと、熊本市との関係でございますけれども、今度つくりますアクションプランを策定する中では、実際に仕事をやっていく行政及び交通事業者、それと学識者等で構成されます協議会の中で検討してまいりますけれども、熊本都市圏の交通は、何といっても熊本市の交通が主でございます。ただ、周辺の市町村につながっている道路網がございますので、その部分につきましてはどうしても県が話をしていくかなければなりませんので、実際仕事をやっていきます熊本市と、また熊本県、あと周りの市町村等も含めたところで、意見をすり合わせながら計画をつくっていきたいと思っております。

以上です。

前川收委員 北熊本スマートインターチェンジについては、8割用地買収が済んだということで、少し安心しました。

これは1回延ばしてもらってやっているやつですから、必ず期限内にはインターチェンジをつくってください。よそと比べると、物すごく遅いんですね。物すごく遅いんです。3年でどこでもやっている、他町村がやっているところはどんどんやっているのに、熊本市がやると遅いんです、残念ながら。これは間違いないです。例を挙げれば もう私が説明しなくとも皆さん御存じのとおりでありますので、そこをぜひしっかり期限内に取り組んでいただきたいということをお願いしておきます。

それと、マスターplanも、県が主導権を持ってつくるのはいいんですけども、結果的には施行するのは熊本市なんだから、県が計画つくって、熊本市にここの道をつくりなさいなんて言ったって、多分それはやらない

んじゃないかなと思います。だから、どこかの段階で、やっぱりちゃんと熊本市の主体性、これは計画は県がつくりましたと、実行は熊本市がしますと、こんな話は多分余りよく通っていかない、これまでの感覚から見ればですね。

ですから、やっぱりある程度の実効性は、早い段階から熊本市に責任感も含めて持つてもらわないと、県民の側から見れば、県道だった道が、県が管理していたときはいろいろやってくれたけれども、政令市になって、熊本市になって何もできないじゃないかと言われてしまうんだったら、政令市になる意味がないですね。そこは、やっぱりもうなっているわけですから、きっと熊本市の責任感とか、それから計画をつくる責任ですね。要は、あなたがつくった計画でしょう、私がつくった計画じゃありませんという、そんな話には絶対にならないような仕組みにはなっているとは思いますけれども、そこをもう一回再確認して、一緒に進めさせていただきますようにお願いします。

坂井都市計画課長 何といっても熊本市の役割が大きいですから、このアクションプランにつきましては、実行計画になる形になりますので、実際に統括ができるように、実効性のある計画で熊本市とすり合わせをやって決めていきたいと思います。

以上です。

鎌田聰委員 今、都市圏交通の話が出まして、もう私も前々から言っていましたように、やっぱり実行するところと計画するところ、しっかり連携してやらないと、今前川委員からおっしゃられたとおり、それは県で決めただろうという話にならないように、しっかりとやっていただきたい。まあ、これからアクションプランの策定ということありますから、これはもう県だけじゃなく

て、しっかりと熊本市の部分は熊本市に入っていたらいいやつをやつべきだろうと思いますので、しっかりとその辺はお願いしたいと思います。

それと、最近、市電の延伸で、南熊本ルートじゃなく自衛隊ルートのほうにという話がちょっと出てきていますけれども、これは県と市と何か話はできているんですか。

内田交通政策課長 これまで大西市長のほうから、平成27年12月の市議会において、公共交通利用の選択肢をふやすこと、それから、定時性、速達性にすぐれた鉄軌道をさらに充実させることが必要であり、東部方面、それから、田崎方面、南熊本方面の3方面5ルートで市電の延伸を検討されているというアナウンスが出ていることは承知しておりますけれども、具体的に、検討自体は市議会の都市計画委員会等々が中心になって今検討されている状況でございまして、県のほうへの情報提供とか御相談とかは今のところあってないという状況でございます。

鎌田聰委員 そこが、マスタープランをつくって、できるだけ高齢者が この調査でいくとですよ、多いから、もう公共交通にシフトしていくこうということで、多分このマスタープランの中に市電の延伸化も入っているんですよね。入っている中で、それをどう延ばしていくのか。それは財政がかかる熊本市が主体になると思いますけれども、進めるに当たっては、やっぱり県にきちんと、県と協議をして 私が考えたのは、自衛隊ルートはいいんですけども、できるならグランメッセぐらいたまで延ばしてもらえば、結構その分車から公共交通の電車にシフトしますから、そういうところも県の意向としてきちんと、そこは益城町だけん違いますじゃなくて、県としては、そういう周辺の自治体の利便性も含めて、県の施設の利便性、こういったも

のを考えて意見をきちんと、実行部隊と計画部隊できちんと話を合わせていただきたいと思いますので。ちょっと何も話なかつたと聞いて、びっくりしていますけれども。

内田交通政策課長 示唆を賜り、ありがとうございます。

県といたしましても、特に今回熊本市から方向性が示されました自衛隊ルートというのは、第2空港線への影響がやっぱり多分に考えられます。私どもが所管しております阿蘇くまもと空港のアクセスルートとしても、非常に第2空港線は重要なことでもございますし、その影響等、また、その辺にお住まいの住民の環境問題とかもやっぱりあるかと思いますので、その点からも熊本市とは十分協議をしっかりやってまいりたいと思います。

前川收委員 これは言わなかつたんだけど、これを言いたくて本当はこの質問をしたんですけども、言わずにやめておこうと思ったんだけど、言います。

政令市にもなっているんですからね、熊本市が。県の意識から見れば、県がやっぱり広域的な調整をやらなきゃいけないという意識を持って 昔、政令市移行前から、こういったマスターplanを何回もつくってやってきましたね。ところが、もう県の意識と熊本市の意識にはかなりのずれが出ていると私は感じているんですよ、ずっと。そこに、今まさに市電の延伸問題というのが出てきて、片方じゃお金かけてマスターplanつくってやっている、片方じゃ自分たちで市電の延伸問題を議論なさっている。何ら打ち合わせもすり合わせも何もないというのが現実としてあるならば、このマスターplanつくるのに幾らお金かかっているんですか。答えてください。

坂井都市計画課長 熊本市、熊本県、ほか

の市町村も含めまして、約3億かかっています。

前川收委員 3億円のお金をかけてつくる計画ですよ、これは。やっぱり実効性が伴わないといけないし、つくる前から、この事業に着手する前から、関係市町村がやっぱりこのマスターplanからアクションプランに移行していくことの主体性を一緒に共有してくださいよという意識づけぐらいはやっていかないと、これはもうとてもじゃありませんけれども、無駄になる可能性が非常に高いというふうに思いますので、そこは今後しっかりと気をつけてください。いかがですか、熊本市の県議の皆さん方。

鎌田聰委員 これからアクションプランということで進んでまいりますので、しっかりと、先ほど言いましたように、やっぱり市電の延伸、これは肝の部分ですよね、この都市圏交通の。そこがやっぱり協議されていないままにやられてしまう。今、話あったように、マスターplanって何だったのと、これからアクションプランも多分お金かけてつくっていかれると思いますけれども、そういうところをやっていく段階できちんと協議を進めていかなければいけないと思いますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

坂井都市計画課長 これまで調査で、現状での課題、問題点が出てきました。推計で、あと20年後の状態がどうかという推計もなされました。そういう課題が出てきておりますので、その課題を解決するためにこのアクションプランをつくりまして、公共交通機関、JRとか電車、それとバス事業者等々と、道路等の整備がございますけれども、それとを含めたところで実際に20年後どういうふうにやれるかというのを、実際、予算も一応頭に入れながら、実効性のある計画を今後アクシ

ヨンプランでつくっていきたいと思っております。

以上です。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

市電の延伸の件でございますけれども、今回の熊本市の報道がなされました後、県のほうから市のほうにも問い合わせをいたしまして、一応資料はいただいたところでございます。

今後、やはりうちの第2空港線あたりへの影響とか、熊本都市圏とのかかわりは非常に大きいので、協議をしていきましょうということでお話を申し上げまして、熊本市としても、今後、市民アンケートですとか、あるいは県を初め関係機関との調整を実施してまいりますというお話はいただいたところでございますので、私ども、しっかりと県と熊本市と連携をして、今後の取り組みは進めてまいりたいと思います。

以上でございます。

鎌田聰委員 このアクションプランというのは、いつまでにつくるんですか。これがないまに、ほかの部分もパーツパーツが先行して、アクションプランが後を追うような形になるといけないと思うから、もうマスター プランができて、これからアクションプランをやるわけですから、そこをかちっとやっぱり固めた上でやらなきゃいけないんじゃないですか。

坂井都市計画課長 現在想定していますのは、平成30年半ばを想定しております、策定をですね。

鎌田聰委員 まあ、またお金かけるんでしょうけれども、余り無駄にならないようなプランに、もう本当実効性のあるプランになっ

て、そしてやっぱり市町村ときちんと連携をとって進めていくように、そこはお願ひしたいと思います。

それと、もう1点いいですか。

森浩二委員長 はい、どうぞ。

鎌田聰委員 滞りません、空港の創造的復興の話ですけれども、42ページに記載がありまして、図面が一番後ろになっていますが、基本スキームが今月公表ということになるんですが、これは、滞りません、結局どこまでどうなるんですか。その空港全体を運営会社に任せるとか、ビルだけなのか、駐車場も含みなのか、滑走路はどうなるのか、ちょっと基本的なことを教えていただきたいと思います。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

今回、コンセッションに係ります、要するに事業の範囲でございますけれども、基本的に、これは管制を除きます国が今現在所管をしてあります滑走路、それから空港ビルディングが今所管をしております空港ビル、空整協が所管をしております駐車場、この3つですね。3つがコンセッションの対象になってまいります。

鎌田聰委員 それならば、今、空港の整備を国直轄でやって、県が負担金を払っている。先ほどあった、今年度は2億とか昨年度は何億、それはもう運営会社がやると、負担するということになるんですか。

内田交通政策課長 基本的にはそうなってまいりますが、ここはまた協議が必要になってくる部分も出てくるかと思います。

鎌田聰委員 私は、基本的にはビルと駐車

場だけかなと思っていたんですけども、滑走路も含めてですね。

安全面という部分も非常にやっぱり気になつてまいりますので、そのところは、まあ民営会社がうまくいかなければ、滑走路がちょっと傷んだままでということにはならないと思いますけれども、その辺も今後の説明の中でしっかりとやってもらうような対応をお願いしたいと思います。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

今回、国が主体的に行いますコンセッションにつきましては、基本的に所有権は国が持ったまま、運営権という形で民間のほうに委託をするという形になっています。最終的な責任、要するに国民の安全を守るとか空港としての機能の安全性を守る担保は国が責任を負うということになっておりまして、例えば、大規模災害が起こったり、テロが起こったりというときにつきましては、国が直轄をするということになっております。

また、もう1つ、国が必ず毎年毎年モニタリングを、その運営権者の経営状況なり、きちんと約束された仕事をやっているかというモニタリングをやることになっておりまして、それがなされていないというときには即座に是正の指導が入ると。是正の指導に応じなければ、契約がそこで解除されるというような手続になっております。

鎌田聰委員 まあまあ仕組みは大体わかりましたけれども、これは一回運営会社が決まれば、もうずっと、よっぽど悪いことせんなら、運営を、そういうことになるんですね、ビルの建設までやっているので。

内田交通政策課長 今回、実は、今月末にも示されると予定されている基本スキームというものがございます。それが、国の、要す

るに阿蘇くまもと空港のコンセッションについての基本的な考え方方が示されますけれども、その中で、一応事業期間が示される予定になっております。

まだ阿蘇くまもと空港がどれぐらいになるかわかりませんけれども、例えば福岡空港の場合は、当初30年間の期間を設定し、オプションで5年間延長しても構わないというふうになっております。仙台空港の場合は、当初30年間で、オプションでさらに30年間という部分もついておりまして、ここは空港次第でございます。

今回、阿蘇くまもと空港の場合は、国内線、国際線の一体的なビルを新たに建てるということがございますので、あるいはそのビルの耐用年数あたりも鑑みたところで設定をされるのではないかと予想をしているところでございます。

鎌田聰委員 わかりました。

森浩二委員長 ほかに質疑はありませんか。

小早川宗弘委員 ターミナルビルのことに関連してですけれども、先ほどの最後のこのページの別添資料の図面を拝見させていただいておりますけれども、その新ビル建設予定地というところに国際線と国内線のターミナルビルというふうなイメージでよろしいでしょうか。

内田交通政策課長 はい、それで結構でございます。

小早川宗弘委員 それで、平成31年度末までに、この図面の赤の点線、国内線の別棟ビル予定地というふうなことが書かれとっとですけれども、ちょっとこのエリアのボリュームと今のボリューム、かなり狭かと思うとで

すよね。

上のほうに紫の点線で囲まれとるばってん、これは9番スポットと10番スポットをメインに多分使わざるを得ぬとじゃなかろうかなと。これは、1番からずっと7番ぐらいまでは、飛行機が駐機するスペースというのはこれは限られてくるけん、かなり混雑するとじゃなかろうかなというふうなイメージがありますけれども、その辺はどういうふうな考え方ででしょうか。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

確かに、国内線別棟ビルの予定地、今大枠を示しておりますので、全体の規模感というのは、今年度、国のほうが設計等を行われるということなので、まだ判明ができておりませんけれども、一応仮設といいますか、新しいビルが建つまでの期間を想定したものあるいはそれ以降も使えるものにはなってこようかと思いますけれども、いずれにいたしましても、チェックインカウンターですとか保安検査場ですとか、まず旅客取扱業務を中心とした設計をなされてくるものというふうに伺っているところでございます。

その上で、今、国の考え方を伺いますと、まずは新ビルが建ちます数年の間につきましては、国内線ビルとそれから国際線ビル、この2つを使いまして、1つは、バス輸送によって現在の3番から8番、これは有効に使っていきたいという考えだそうでございます。

それから、利便性という点につきましては、バス輸送ということで多少やっぱり不便になるところはございますけれども、大型機の、例えばトリプルセブンとかが着いた場合は、なかなかバス輸送だけでは対応できない部分もあるということが想定されておりまして、このあたりは国とエアラインと今協議をされて、ボーディングブリッジをこの別棟のほうにつけるということも検討されていると

いうふうに伺っているところでございます。

小早川宗弘委員 ちょっと私も設計的な視点から、これは狭かっじゃなかろうかとか、特にまた東京オリンピック等とかがあって、あるいは熊本も非常に復旧、復興が進んでいく中で、多くの人が、あるいは国際線も充実する中で、多くの人が今後やってくるというふうに予想されますので、しかも、この熊本、このビルが仮設なのかちょっとわかりませんけれども、手狭であるということとか、まあ以前の羽田は、全部飛行機に乗るにはバスで搭乗しようたわけですから、あれもちょっと面白くさいなというふうな感覚になったりするものですから、できるだけ利用者の利便性向上ということも、この仮設の間かもしれませんけれども、そういったことも配慮して工事を進めていただきたいと思います。

以上です。

前田憲秀委員 済みません、先ほどの都市計画のことでの確認をよければしたいんですけども、49ページ、今、課長が、この白丸の一番下で、高齢者の安全、安心な移動手段の確保を今後も進めていく必要があるという御説明がありました。具体的にはどういうことをやられるのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

坂井都市計画課長 今想定しておりますのは、高齢者の自動車、マイカーによる移動が年々多くなって、事故の割合も大きいということですから、今現在想定しておりますのが、公共交通機関をできるだけ利用していくことを想定いたしております。

以上です。

前田憲秀委員 確かに、これは喫緊の課題だと思います。個別のことかもしれないんですけども、私も、身内でも知り合いでも、

高齢者でまだ運転免許を更新して危ないと、これは皆さん方の周りにもいっぱいいらっしゃるんじゃないかと。

ただ、口で公共交通機関を利用促進と言っても、その公共交通機関の事業者側は、年々乗客は減ると言っています。どこに整合性があるのかといえば、まさしくこの特別委員会の交通政策または県警の交通、しっかりそこは話し合った上で、どういう利便性を持っていくのか。免許を返上して公共交通機関を利用したらこういう特典がありますというのもやっぱり示さないといけないんじゃないかなと思うんですけれども、そこら辺は何か見通しみたいなものはあるんですかね。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

確かに、公共交通の利用促進の私たちがやっている施策の大きな目的は、まさに先生がおっしゃったように、これからの中高齢化社会を見据えた部分がかなり大きくなってくるのはもう間違いございませんし、現状大きいというところでございます。

やっぱり皆さんに優しい公共交通、それから利用しやすい公共交通を実現するというのは、常日ごろから私たちも考えているところでございますし、例えばノンステップバスの導入ですとか、そういうようなハードのものもありますし、先ほど言った免許返上に伴ったサービスの提供というのは、これも表裏一体で欠かせないものというふうに認識をしています。

交通政策サイドといたしましては、さっき言いました熊本市あるいは周辺市町村とも連携しつつ、また、府内でも、県警、それから土木部のほうときちんと連携してそこは取り組んでまいりたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

前田憲秀委員 なかなか具体的にこうなる

んだというイメージが湧かないんですけども、これは極端な言い方かもしれないんですけども、免許の返上というのは個人の自由ですから、強制はできないんですよね。ただ、免許をこのときまでに返上していただいたら 極端ですよ。1年間の公共交通利用パス券をやりますだとか、さまざまそこから何が可能なのかというのを設定しないと、例えば熊本市内、今もう昼間の交通渋滞は大変です。諸外国でやっているように、例えばきょうは偶数ナンバーが入れる日、奇数ナンバーが入れる日、さまざまそういう検討も具体的に上げていかないと、このままだったら、今あっしゃったように、事故は減っているけれども、高齢者の割合がふえるという、こういう危惧は必ず出てくるんじゃないかなと思います。

なかなかそれに対する答弁は難しいと思うんですけども、そういうことも含めて、せっかくこの高速交通の特別委員会ですから、県警察も含めて、ぜひ今後も検討していただきたいなと思います。よろしくお願いします。

もう1点だけ、委員長いいですか。

森浩二委員長 じゃあ、前田委員。

前田憲秀委員 もう1点だけ、交通政策課さんなんですけれども、香港線の件で、一般質問では聞いてくれるなということだったので、この場でお聞きします。

先ほどの説明の中でもあったように、昨年、この高特委員会で香港に行って、復活をしっかり要望してきました。

あのときは、熊本の2路線は鹿児島に行っているから、いつでも必要性があれば熊本に戻せるんだという認識であったんですけども、今回の一般質問の答弁でも、知事が、香港の飛行場の、いわゆる枠を云々みたいな話がありました。となると、鹿児島は鹿児島で

全く別に今再交渉しているのかなという印象を受けたんですけれども、そこら辺はどうなんでしょうか。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

香港線の御質問でございますけれども、実は、ことし1月に、南九州3県議会観光振興議員連盟の皆様方と私も一緒に香港のほうに行かせていただきまして、直接香港航空の路線担当部長と話をさせていただきました。

その中で出てきましたのは、鹿児島便は非常に好調だと。今、実は鹿児島便は、香港航空が5便、それから、その子会社のLCCの香港エクスプレスが5便で週10便飛んでいる状況でございますけれども、搭乗率がいずれも80%を超えていたという状況でございます。

中身といたしましては、九州、南九州の周遊観光ということで、これは熊本も含めて周遊観光が売れているという状況でございます。そこは非常にいいことなんですけれども、なかなか鹿児島空港自体に今発着している便が非常に安定して飛んでいるので、それをすると剥がしてまで熊本を持っていくことは、なかなか経営上考えにくいというようなことでございました。

ただ、話をしていますように、九州、南九州の観光は非常に魅力的で、まだまだパイがふえるだろうと。そのパイについては、ぜひ熊本でということでございまして、鹿児島便に振りかえている2便とは別に熊本便は設定を今しているんだと。その便については、新規就航ということで、香港空港の利用の許可を今求めていると。香港空港の許可というのは、香港政府が許可するかどうかを握っているので、そこ次第だというお話でございました。

私どもとしましては、じゃあ香港政府への働きかけも必要だということで、日本の大使

館を通じていろいろ協議をしたり、続けていけるところでございます。

以上です。

前田憲秀委員 昨年とは大分状況が変わったということですね。

これは別に答えられるかどうかあれなんですけれども、キャセイパシフィックの福岡便が10月でたしか廃止と聞いているんですが、そのキャセイパシフィックにもキャセイドラゴンとかLCCがある。香港でエアソウルをお願いしたら、ティーウェイの定期便がいきなり就航になったとか、そういうこともありますか。答弁できる範囲でいいんですけれども。

内田交通政策課長 実は、先ほどの答弁で少し漏れておりますけれども、もう一つの航空会社の働きかけという点も、私ども熊本県といたしましては、香港航空だけではなくて、関連するLCCの香港エクスプレスですか、先ほど申されましたキャセイパシフィック等を含めまして、幅広く実は働きかけを行っているところでございます。

場合によっては、ソウル線のような形で、じゃあ私がという部分もひょっとしたら出てくるかもしれませんけれども、そこはいつ出てきてもいいような体制はとっていますし、働きかけも平等にきちんとやっているところでございます。

前田憲秀委員 ありがとうございました。

しっかり働きかけはしていただいているので、何らかの形で香港定期便も実現するんだろうと思うんですけども、やはり57号線が、あそこの立野でJRも道路も寸断しているということで、非常に私は熊本空港の利便性にも影響しているんじゃないかなと思います。

来年の3月からだったですか、「ななつ

星」も、大分から入ってきて阿蘇、南は人吉を通って肥薩線を通るルートがあると聞いています。そうすると、もう本当熊本空港の位置づけがどうなのかなととっても心配をしておりますので、お願ひも必要なんでしょうけれども、がんがんそういうセールスはこれからも力いっぱいかけていただきたいなというふうに要望しておきます。

森浩二委員長 要望でいいですか。

前田憲秀委員 はい。

森浩二委員長 ほかに。

濱田大造委員 関連になるんですが、戻るんですが、コンセッション方式でちょっと基本的なことを教えてください。

これは国内の空港で何例目になるのか。それとあと、民間にかなり権限を移譲するということで、ポートチャージの値下げ合戦とかを（聞き取り不能）と聞いているんですが、その辺どう考えているのか。

あと1点、空港ライナーに関することなんですが、肥後大津から無料でやっているということなんですが、私は熊本市からよくリムジンバスを使うんですけれども、この政策の意図ですね。県民に説明するために、豊肥本線を使って大津駅からだったらただすよと、市内から行ったら有料ですよと、この辺どういった意図があるのかを教えてください。

内田交通政策課長 交通政策課でございます。

まず、コンセッションにつきましてですけれども、先行いたしておりますのが2カ所ございます。1カ所目につきましては、関西空港でございまして、ここがもう既にコンセッション化していまして、オリックス、それか

らフランスのヴァンシが共同でコンソーシアムを組んで新しい運営会社をつくりまして、今ここは経営をしている状況でございます。それと、地方空港におきましては、昨年の7月から仙台空港が、これは東急さんと前田建設さんがコンソーシアムをつくりまして新会社をつくり、今現在運営しているという状況でございます。

一応、低価格競争という点でございますけれども、あくまでもここは、先ほど鎌田先生のほうからもお話がございましたが、ある程度長い期間、例えば30年とか、そういう期間をまず国が設定いたしまして、その期間きっと運営ができると、経営ができるという部分を担保した上で選ばれていくものでございますので、その民間のノウハウ、資金を生かした営業の活動の中で行われるものと理解をしておりまして、合戦ということにはつながってこないのかなというふうに考えているところでございます。

それと、空港ライナーでございますけれども、非常に鉄道というのが定時性にすぐれたものでございまして、阿蘇くまもと空港自体は、今、第2空港線を中心とした自動車がメインのところの中で、やはりその代替機能として空港アクセスは確保していくべきだうと思いますし、そういう意味で鉄軌道を使っていくという部分につきましては、非常にすぐれた定時性があるということで、以前から検討しているものでございます。

特に、大空港構想ネクストステージにも掲げてありますし、第1期目の大空港構想の中でも、知事が、これは豊肥線を使った双方方向の送客というのをぜひ考えていきたいということを打ち出しておられまして、その具体化といたしまして空港ライナーという形でやっていくというものが一つと、もう一つ、大空港構想のコンセプトの一つとして、肥後大津駅は阿蘇くまもと空港の機能の一つだという捉え方をしまして、肥後大津駅に着いていた

だければ、もう熊本空港に着いたんだというような意識を持っていただくために、ここは無料化という形で、まあ空港内のシャトルバスのようなイメージで運行をしているというところで、無料化を進めてきました。

実証実験を経て、今、1日200人以上の御利用があるということで、非常に定着してきたということで、本格運行に4月から踏み切ったという状況でございます。

濱田大造委員 その無料化で、大体年間の予算というのはどのくらい必要になっているんでしょうか。

内田交通政策課長 今現在、年間4,500万でございます。

森浩二委員長 ほかに。

松村秀逸委員 熊本市の交通渋滞について、ちょっと先ほどの63ページに、システム改善で改善するということをおっしゃいましたけれども、前、私がお尋ねしたときに、なかなか今の状況では、（聞き取り不能）は難しい状況だというのを聞いたことがあったんですが、そういう意味で、マスタープランに示されております、東バイパスを立体化することによって交通渋滞を解消したらいいんじゃないかとお話ししたことがあるんですが、その点については、マスタープランでは交差点の立体化は示されたんですけれども、アクションプランで今後また立体化も含めて検討するということでしたけれども、熊本市との話は進んでいるのだろうかというのをちょっと、先ほど鎌田委員あたりと、市との連携がどうなっているかという話も含めて、ちょっとお尋ねしたいんですが。なかなか市がちょっと腰が重いような感じが、私、ずっと感触をしているものですから。

坂井都市計画課長 東バイパスの主要な交差点におきましての立体化のお話ですけれども、国土交通省におかれまして、どういう交通の処理ができるか、今検討をされております。

この前の調査では、我々が行いましたパーソントリップ等の調査の結果からは、立体化すると交通渋滞を幾らか解消できるという調査結果は出ております。

今後、立体化をするかしないかも含めまして、アクションプランの中で、国ともいろいろ御相談していきたいと思っています。

以上です。

松村秀逸委員 なかなか今のこの熊本の交通渋滞の問題は、早急に解決しないと、やはり経済にも大きく影響するし、そこら辺をもっと熊本市と連携して、もちろん国交省との連携もあるんでしょうけれども、ぜひしていただきたいということと、それともう一つは、熊本空港についてお尋ねしたいと思います。

新たにコンセッション方式でやられるんですが、たくさんの乗降客をふやすという目的とするならば、トータル的にはこの敷地面積はこれで本当にいいんだろうか、将来、何十年か先を考えたとき、敷地をどんどんふやす、広げができるのか、また、もうこれが限度だとか、そういうところを含めたところをお尋ねしたいんですが。

内田交通政策課長 敷地面積というのは、滑走路を含めた全体の面積……

松村秀逸委員 全体的な、駐車場も含めての面積です。

内田交通政策課長 阿蘇くまもと空港は、全体で150ヘクタールの用地を今有しておりますけれども、基本的にはまだ 現在

3,000メートルの滑走路が1本ございまして、エプロンが今9番と10番まで計画されている状況ですけれども、ここでまだまだ相当の余裕はあるというふうに国のはうも見解を出しておりますので、当面は今の状況で大丈夫かと思いますし、まあ当面というか、今後も大丈夫だと思いますし、それに基づいて、今回、基本スキームも、この事業の規模あたりは出てくるものというふうに予想をしていくところでございます。

森浩二委員長 ほかに。

岩本浩治委員 済みません、ちょっと教えていただきたいんですが、国の事業ですけれども、中九州横断道路ということの中に計画段階評価というのがあります、それは大体計画段階評価にはどういう部分が入っているのでしょうか。

上野道路整備課長 済みません、3ページをごらんいただきたいと思いますけれども、事業の流れの中で、事業化の前に、計画の段階においていろんな課題を検討するということでございますけれども、おおむね計画段階評価の進め方につきましては、まず、この道路をつくるに当たってのその地域の課題、それと原因、それと道路をつくるに当たっての政策目標、このあたりをしっかりとまず固めていくということが第1段階でございます。

それの中から出てきたものについて、おおむねその次の段階で3ルートほど、ルート帯と申しますけれども、1ルートにつきましては、おおむね1キロ幅程度のルート帯を、その課題を解決するために計画を策定する。もちろん、その間にも関係機関等々の意見の聴取も進めながらやっていく。最終的に、その3つのルート帯から1つのルートというのを決定するということが計画段階において行われる内容でございまして、1つのルートに

絞った段階で、まずここで新規事業採択評価という、これは事業の視点からのまた評価になりますけれども、それを受けた後に事業化というふうなことで進んでいくということになります。

以上でございます。

岩本浩治委員 中九州道路については、滝室坂のトンネルが終わって工事着手ということ、私どもは、それと阿蘇 竹田間は一緒という感覚がありましたものですからね。ここの中には、阿蘇 竹田間については、計画段階評価の早期完了を求めていくということになっているものですから、これは一体ではないかなということと、計画段階評価というのは、国は大体3回で終わるんですか。

上野道路整備課長 道路整備課でございます。

一般的には、3回委員会を開かれてルートを決めていかれるということにされてあります。

以上です。

岩本浩治委員 滝室坂トンネルと阿蘇 竹田間のその中九州横断道、私どもは一体と思っているんですが、別々ということの考えですか。

上野道路整備課長 道路整備課でございます。

委員がおっしゃいますように、3ページで申しますと、阿蘇 竹田間につきましては、この一番上の大きな矢印でいきますと、この計画段階の中に現在入ってきたということになりますし、滝室坂につきましては、この次の矢印の事業実施の段階に入っているということで区分されております。

森浩二委員長 ほかに質疑はございません

か。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 なければ、終了したいと思
いますけれども、よろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 次に、議題2、閉会中の継
続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引
き続き審査する必要があると認められます
ので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、
会議規則第82条の規定に基づき、議長に申し
出ることとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 異議なしと認め、そのよう
にいたします。

その他として何かありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

森浩二委員長 ほかになれば、本日の委
員会はこれで閉会いたします。

お疲れさまでした。

午前11時53分閉会

熊本県議会委員会条例第29条の規定により
ここに署名する

高速交通ネットワーク整備推進特別委員
会委員長